DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

4 października **Nr. 23.** Rok 1930.

TREŚĆ:

SPRAWY OGÓLNO - ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

178.

Nr. P/731/30 z dnia 23 stycznia 1930 r. w sprawie przepisów o listach starszeństwa służbowego.

Na zapytanie jednej z Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych udziela się następujących wyjaśnień do postanowień § 5 „Przepisów o listach starszeństwa służbowego pracowników etatowych i kandydatów na pracowników etatowych P. K. P." (Dz. U. M. K. Nr. 22 z r. 1929):

1) do § 5, p. 2 ust. 1.

O kolejności starszeństwa służbowego dwu, lub więcej pracowników zajmujących **stanowiska podstawowe** mianowanych równocześnie na te stanowiska rozstrzyga data zaliczenia w poczet kandydatów na dane stanowiska.

2) do § 5, p. 2 i 3).

a) Dla pracowników, których przed złożeniem egzaminu ścisłego mianowano w drodze wyjątku na stanowisko, osiągalne zasadniczo w myśl przepisów po złożeniu egzaminu ścisłego, a którzy nie zostali zwolnieni od złożenia tego egzaminu należy prowadzić osobne listy starszeństwa, oddzielnie od list starszeństwa dla pracowników posiadających wymagany egzamin. Kolejność starszeństwa tych pracowników (bez egzaminu) ustala się w myśl zasad określonych w §-ie 5, ust. 3) powołanych na wstępie Przepisów. Po złożeniu przez nich danego egzaminu wpisuje się ich do list starszeństwa dla pracowników posiadających ten egzamin i ustala się ich starszeństwo w myśl punktu 2) lub 3) §-u 5, zależnie od tego czy na następne z kolei stanowisko wymagany jest dalszy egzamin ścisły, czy też nie.

b) W wypadkach, gdy o kolejności starszeństwa służbowego rozstrzyga data mianowania pracownika na dotychczas (poprzednio) zajmowane stanowisko, należy na równi z tem stanowiskiem traktować każde inne stanowisko zaliczone do tego samego stopnia uposażenia. Jako datę więc mianowania należy przyjąć datę uzyskania danego stopnia uposażenia (np. przy ustalaniu stanowiska kierownika działu, który poprzednio zajmował stanowisko

st. referendarza, należy przyjąć datę mianowania na to stanowisko st. referendarza).

3) do § 5, p. 3).

Na tych samych zasadach co dla pracowników etatowych, o których mowa w p. 3 §-u 5 ustala się starszeństwo służbowe pracowników, którzy nie złożyli jeszcze dalszego egzaminu ścisłego na następne stanowisko i z tego powodu nie mogą być zamieszczeni w tej samej liście, co pracownicy wymienieni w p. 2 §-u 5. Do listy tej wpisuje się wymienionych pracowników dopiero po złożeniu przez nich danego egzaminu, dalszego, a starszeństwo ich ustala się wówczas stosownie do postanowień p. 2 §-u 5.

SPRAWY FINANSOWE.

179.

Nr. II/4/7496/30 z dnia 2 września 1930 r. w sprawie zmian w „Schemacie Księgowania", obowiązującym od dnia 1 kwietnia 1930 r.

W „Schemacie księgowania", obowiązującym od 1 kwietnia 1930 r. (Dz. Urz. M. K. Nr. 6 z 10 marca 1930 strona 99) należy w rachunku 10 („Rachunki bieżące") przeprowadzić następujące zmiany:

1) Nazwę konta Nr. 1: „Biuro Personalne M. K." należy skreślić i zastąpić nazwą: **„Zarząd Centralny M. K."**.

2) W kolumnie objaśnień do konta Nr. 1:
a) po słowach: „Biura Personalnego" (wiersz 2) wstawić słowa **„lub Departamentu Ogólnego"**;
b) po słowach: „przez to Biuro" (wiersz 4) wstawić słowa **„względnie Departament Ogólny"**.

3) W kolumnie objaśnień do konta Nr. 2 „Wydział Lotnictwa Cywilnego M. K.", w wierszu 3 dodać po słowach: „kredytów Działu 1" literę „b".

180.

Nr. II/2/7378/30 z dnia 28 sierpnia 1930 r. w sprawie zwrotu kosztów przewozów wojskowych.

Ministerstwo Spraw Wojskowych wydało dn. 8.8. 1930 za Nr. 21817/30 Wydz. Upos. zarządzenie następującej treści:

Zdarzają się wypadki, że materjał wojskowy (szczególnie: węgiel, koks, drzewo i t. p.) przewieziony na miejsce przeznaczenia za pośrednictwem wojskowych listów przewozowych zostaje następnie odstąpiony za zapłatą osobom i instytucjom uprawnionym do nabycia materjałów z zapasów wojskowych.

W każdym takim wypadku materjał wymieniony należy sprzedawać po cenach obejmujących również koszta przewozu kolejowego, obliczone według pełnej taryfy normalnej.

Z uzyskanej ze sprzedaży kwoty należy wliczone do ceny koszta przewozu kolejowego wpłacić w całości do kasy najbliższej Okręgowej Dyrekcji Kolei Państwowych, zawiadamiając ją o tytule wpłacenia a resztę t. j. właściwą należność za materjał użyć na wznowienie kredytów odnośnego paragrafu.

Podając powyższe do wiadomości Ministerstwo Komunikacji poleca, po otrzymaniu należności, znieść w każdym poszczególnym wypadku pierwotne zarachowanie dokonane w myśl postanowień P. S. 245-10 i zarachować wpływ na dochód z przewozu towarów.

Gdy należność wpłynie jednak po upływie okresu budżetowego, w którym dokonano przewozu, wpływ należy zarachować wprost na dział 2, rodz. II § 14 poz. 1.

SPRAWY RUCHOWE.

181.

Nr. IV/3/3969/30 z dnia 29 sierpnia 1930 r. w sprawie podstawiania wagonów na szlaki do naładowania lub wyładowania.

Rozporządzenie Ministerstwa Komunikacji Nr. IV/5441/13 z dnia 4 maja 1925 r. w sprawie podstawiania wagonów na szlaki i wogóle na punkty nietaryfowe do naładowania lub wyładowania odwołuję z dniem 15 września r. b.

Począwszy od wskazanej daty, należy przy podstawianiu wagonów do naładowania lub wyładowania na szlaki normalnotorowe, otwarte dla ruchu, stosowć się do niżej podanych przepisów:

1) Podstawianie wagonów na pewne punkty szlaków do naładowania lub wyładowania przesyłek wagonowych, może się odbywać na każdorazowe żądanie nadawców lub odbiorców, jeżeli na to pozwalają warunki ruchu na danym szlaku oraz profil toru w miejscu podstawienia.

2) Podstawianie wagonów na szlaki do naładowania lub wyładowania może się odbywać w zasadzie tylko na potrzeby dzierżawców placów kolejowych, położonych w punktach, do których mają być podstawione wagony z wyjątkiem przypadków, szczególnie uzasadnionych, w których władze kolejowe mogą zezwalać na podstawianie wagonów na szlaki z naruszeniem powyższej zasady.

3) Podstawianie wagonów na szlaki uzależnione jest od poprzedniego podpisania przez nadawcę lub też odbiorcę zobowiązania według załączonego wzoru i powinno się odbywać na warunkach w tem zobowiązaniu wskazanych.

ZOBOWIĄZANIE.

Ja niżej podpisany . . . .
zamieszkały w . . . . ,
działający w imieniu własnem . . . . .
i na rzecz
. . . zamieszkałego . . . . .
mającego siedzibę w
. . . . . . na mocy pełnocnictwa,
zeznanego przed notarjuszem . . . .
w dniu . . . . i wciągniętego do reportorjum notarjalnego za rok . . .
pod Nr. . . . . . obowiązuje się przy pod-

stawianiu dla . . . . wagonów do punktu, położonego przy . . . . . km. szlaku . . . . do załadowania lub do wyładowania, całkowicie podporządkować się i ściśle przestrzegać niżej podane ogólne warunki podstawiania i zabierania wagonów do punktów i od punktów położonych na szlakach otwartych dla ruchu:

1) Kolej podstawia wagony na szlaku pod naładunek lub wyładunek na podstawie uprzedniego zamówienia w urzędzie stacyjnym stacji . . . .

2) Za podstawianie wagonów na szlaku kolej pobiera opłaty w wysokości określonej niżej w p. 14.

Osoba żądająca podstawienia wagonu na szlak, obowiązana jest jednocześnie złożyć na stacji podstawiającej, oprócz przewidzianej w § 14 R. P. T. p. 8 post. wyk. kaucji od zamówionego wagonu, zabezpieczenie w wysokości opłat obliczonych według p. 14. Na pobraną kaucję oraz na zabezpieczenie kolej wydaje wpłacającemu odpowiednie pokwitowania, a następnie po dokonaniu naładunku lub wyładnku przeprowadza ostateczne obliczenie należności, rozlicza się z kontrahentem i za zwrotem wymienionych wyżej kwitów, wydaje na pobraną ostateczną kwotę należności pokwitowanie.

Przy zamówieniu podstawienia wagonu na szlaku pod wyładunek zamawiający powinien okazać/ wykupiony list przewozowy na przesyłkę nadeszłą w odnośnym wagonie.

3) Kolej nie ma obowiązku zawiadamiać zamawiającego o dokonanem podstawieniu wagonu na właściwy punkt szlaku.

Na żądanie zamawiającego kolej jest obowiązana udzielić mu posiadane w danej chwili informacje co do przewidywanego czasu podstawienia wagonu.

4) Naładowanie lub wyładowanie wagonów powinno być dokonane w przeciągu czasu ustanowionego przez Kolej i podanego do wiadomości osobie, dla której wagony będą na szlaku podstawione. Po upływie ustanowionego terminu Kolej ma prawo zabrać wagony ze szlaku nawet i w tym wypadku, gdyby ładowanie lub wyładowanie nie było dokonane całkowicie lub częściowo.

5) Na przesyłki załadowane na szlaku i przeznaczone do dalszego wysłania powinien nadawca dostarczyć listy przewozowe wraz z innemi dokumentami stacji . . . ., do której wagony będą dowiezione ze szlaku, przed nadejściem do niej wagonów. Jeżeli termin powyżej wskazany będzie przekroczony, nadawca obowiązany jest uiścić opłatę przewidzianą w taryfie za przetrzymanie wagonu.

6) Za miejsce zawarcia umowy o dalszy przewóz przesyłek, załadowanych na szlaku, uważa się stację taryfową . . . ., do której wagon został ze szlaku dostarczony, za miejsce wykonania umowy za przewóz przesyłek, które mają być wyładowane na szlaku, uważa się stację taryfową przeznaczenia, wskazaną w liście przewozowym.

7) Wagony dostarczone na szlak z przesyłkami do wyładowania nie mogą być po wyładowaniu użyte przez nadawcę do naładowania bez zgody kolei.

8) Jeżeli wagon podstawiony na szlak do naładowania, zostanie zabrany ze szlaku w stanie próżnym lub częściowo naładowanym z powodu niedotrzymania warunków powyżej wskazanych w punkcie 4) lub wogóle z winy nadawcy, kolej pobiera opłatę za przetrzymanie wagonu za jedną dobę. Nadawca zostanie jednak zwolniony od powyższej opłaty, jeżeli nada przesyłkę w ilości załadowanej na szlaku do stacji przeznaczenia i wpisze do listu przewozowego żądanie oddania mu wagonu do jego wyłącznego użytku.

9) Wagon naładowany na szlaku tylko częściowo nadawca może wyzyskać i doładować na stacji . . . . . ., do której wagon zostanie dostarczony ze szlaku; w takim wypadku kolej nie zwraca kaucji złożonej od zamówionego wagonu; jeżeli przytem doładowanie na stacji nie zostanie dokonane w terminie ustalonym taryfą do naładunku, kolej pobiera, po upływie terminu, opłatę za przetrzymanie wagonu w wysokości określonej w taryfie towarowej, cz. I B.

10) Nadawcy przysługuje prawo wyładowania na stacji . . . ., do której wagon zostanie dostarczony ze szlaku, wagonu załadowanego na szlaku tylko częściowo; w wypadkach takich kolej nie zwraca kaucji od zamówionego wagonu i oblicza opłaty jak za przesyłkę loco (par. 14 e), nadawca pownien uskutecznić wyładowanie wagonu w terminie ustalonym taryfą, w razie zaś przekroczenia tego terminu, obowiązany jest umieścić opłatę za przetrzymanie wagonu w wysokości określonej w taryfie towarowej, cz. I B.

11) Jeżeli po dostarczeniu na stację wagonu, częściowo tylko naładowanego na szlaku, nadawca ani do niego nie doładuje, ani zupełnie go nie wyładuje, ani nie wpisze do listu przewozowego żądania oddania mu wagonu do jego wyłącznego użytku, kolej nie zwraca nadawcy kaucji od zamówionego wagonu i ma ponadto prawo wyładować wagon na koszt i ryzyko nadawcy.

Wyładowany towar kolej wydaje nadawcy po uiszczeniu przez niego opłat dodatkowych:

a) za przetrzymanie wagonu za czas od chwili dostarczenia go ze szlaku do chwili ukończenia wyładunku przez kolej, najwyżej jednak za jedną dobę,

b) za wyładunek środkami kolei,

c) składowego za czas od chwili wyładowania towaru z wagonu do chwili zabrania towaru przez nadawcę.

12) Wagon podstawiony na szlak do wyładowania i zwrócony ze szlaku niewyładowany lub tylko częściowo wyładowany odbiorca może wyładować na stacji, do której wagon został zwrócony ze szlaku, przyczem obowiązany jest uiścić kolei opłatę za przetrzymanie wagonu za czas od chwili jego powrotu ze szlaku do chwili ukończenia wyładunku. Jeżeli odbiorca nie przystąpi do wyładunku w ciągu 24 godzin, licząc od chwili powrotu wagonu ze szlaku, to kolej ma prawo wyładować towar na koszt i ryzyko odbiorcy, i pobrać postojowe wynikłe z tego powodu oraz za wyładunek środkami kolei i narosłe składowe.

13) W wypadkach zwłoki w odbiorze towarów, wyładowanych stosownie do punktów 11 i 12, kolej postępuje w sposób przewidziany w § 24 Regulaminu

przewozu towarów (cz. I taryfy towarowej) bez dalszych formalności.

14) Za podstawienie wagonu na szlak pociągiem towarowym kolej pobiera:

a) za postój parowozu na szlaku, za utrzymanie drużyny parowozowej i konduktorskiej (pociągowej), oraz konserwację podtorza i torowiska ryczałt w wysokości 40 zł. za pierwszą rozpoczętą godzinę i po 25 zł. za każdą następną rozpoczętą godzinę postoju parowozu na szlaku, licząc od chwili zatrzymania się parowozu na szlaku w miejscu wyładunku lub naładunku do chwili ruszenia parowozu i zabrania wagonu;

b) do ryczałtu wskazanego w p. a) kolej dolicza opłatę za podstawianie wagonów po 80 gr. od wagonu i kilometra za odległość obliczoną w sposób podany w p. c), przyczem należność tę zalicza się najmniej za 3 wagony;

c) w razie podstawienia wagonów na szlak do punktu naładowania lub wyładowania i zwrocie ich do stacji podstawiającej, przyjmuje się do obliczenia opłat wskazanych pod b) podwójną odległość w km. od osi stacji podstawiającej do punktu podstawienia z zaokrągleniem ułamków kilometrów wzwyż tak w jedną, jak w drugą stronę. W razie podstawienia wagonów na szlak z jednej stacji, a zabierania ich ze szlaku do następnej, sąsiedniej, taryfowej stacji — przyjmuje się za odległość służącą do obliczenia opłat pojedyńczą taryfową odległość między temi stacjami;

d) za wagony o ładowności 30 tonn i wyżej pobiera się opłatę za podstawianie taką jak za dwa wagony;

e) w razie przewozów na szlak lub ze szlaku wyłącznie tylko między punktem na szlaku, a jedną ze stacji taryfowych, ograniczających szlak, kolej pobiera zamiast opłat za podstawienie wagonów opłaty taryfowe za całą odległość między stacjami taryfowemi, ograniczającemi szlak;

f) przy zwrocie ze szlaku wagonów niezaładowanych lub też niewyładowanych czy to częściowo czy całkowicie — kolej pobiera opłaty, obliczane na tych samych zasadach, jak wskazano wyżej w punktach a, b, d i e);

g) w razie podstawiania wagonów na szlak lub zabrania ze szlaku nie pociągiem a oddzielnym parowozem stacji obsługującej, kolej pobiera niezależnie od opłat, wskazanych wyżej pod a), b), d), e) i f), po 2 zł. 25 gr. za każdy kilometr przebiegu parowozu za odległość, obliczoną według zasad podanych w punktach c) lub e);

h) w razie podstawiania wagonów parowozem specjalnie do tego celu sprowadzonym do stacji obsługującej kolej pobiera niezależnie od opłat, wskazanych pod a), b), d), e), f) i g) po 2 zł. 25 gr. od kilometra, licząc za odległość od stacji wyjścia parowozu do stacji podstawiającej wagony i za przebieg powrotny od stacji, do której wagony zostały zabrane ze szlaku do stacji macierzystej parowozu;

i) kolej nie pobiera opłat wskazanych wyżej pod g) i h) za tę odległość przebiegu parowozu, na której będzie on wyzyskany do innych przewozów conajmniej w 50% siły pociągowej na danym odcinku;

j) w razie użycia parowozu dla kilku klijentów, opłaty wymienione pod a), g) i h) pobiera się tylko raz i dzieli się w stosunku do ilości wagonów pomiędzy wszystkich klijentów, których wagony objęte są danem podstawianiem.

15) Kolej nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności za niedostarczenie na szlak zamówionych wagonów.

16) Kolej tylko wówczas odpowiada za szkody na towarze, powstałe podczas przewozu przesyłek, dokonywanego na podstawie niniejszego zobowiązania, jeżeli nadawca lub też odbiorca udowodni, że szkoda powstała z winy kolei.

17) Nadawca lub też odbiorca ma prawo plombowania wagonów swojemi plombami, zakładania na wagony kłódek lub wyznaczania własnych dozorców do ochrony przesyłek podczas przewozu ze stacji na szlak lub w kierunku odwrotnym.

18) Za przejazd dozorców lub robotników, wyznaczonych do naładunku lub wyładunku towarów na szlaku kolej pobiera opłatę taryfową za przejazd klasą III, obliczoną za odległość wskazaną w ustępie c) lub e) punktu 14 niniejszych przepisów.

19) Za uszkodzenie torowiska lub taboru kolejowego, powstałe na szlaku przy ładowaniu lub wyładowywaniu, odpowiada osoba, dla której tabor ten został podstawiony, o ile nie udowodni, że uszkodzenie powstało z winy kolei.

20) Na szlaku dwutorowym nie wolno ładować lub wyładowywać wagonów z placów i na place, leżące, poza torem sąsiednim.

21) Osoba, dla której wagony zostały podstawione na szlak, jest całkowicie odpowiedzialna za szkody i straty, jakie by wynikły dla jej pracowników, zajętych na szlaku czynnościami naładunku lub wyładunku.

SPRAWY ZASOBOWE.

182.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 5 sierpnia 1930 r. Nr. VI/1/9401/30 w przedmiocie wydania instrukcji dla rewidentów pociągowych.

Niniejszem zatwierdzam instrukcję dla rewidentów pociągowych, która ukaże się równocześnie w wydaniu osobnem.

Instrukcja powyższa wchodzi w życie z dniem 1 grudnia 1930 r. Jednocześnie tracą moc wszystkie dotychczas obowiązujące przepisy i zarządzenia wydane w tym przedmiocie.

183.

Nr. VI/3/11032/30 z dnia 2 września 1930 r. w sprawie wagonów dostarczonych przez firmę „Lilpop, Rau i Loewenstein" w Warszawie na warunkach kredytowych.

Wzamian umowy ze Spółką Akcyjną „Lilpop, Rau i Loewenstein" z dnia 5 maja 1920 r. na budowę wagonów osobowych i towarowych, która do tej pory miała moc obowiązującą, Ministerstwo Komunikacji zawarło nową umowę z dn. 6 grudnia 1929 r., na podstawie której Towarzystwo Przemysłowe Zakładów Mechanicznych „Lilpop, Rau i Loewenstein" ma dostarczyć Polskim Kolejom Państwowym 14.000 wagonów towarowych w ciągu 7—8 lat, począwszy od 1-go kwietnia 1930 r. i 1100 4-ro osiowych wagonów osobowych w ciągu 10 — 11 lat, począwszy od powyższej daty na warunkach kredytowych.

Partje wagonów towarowych i osobowych, dostarczone w ciągu każdego roku budżetowego, będą oznaczone serjami; tak, wagony dostarczone od 1 kwietnia 1930 r. do 31 marca 1931 roku, będą oznaczone serją A; wagony dostarczone od 1 kwietnia 1931 roku do 31 marca 1932 roku — serją B it. d.

Wagony, dostarczone przez Spółkę, uważane są jako znajdujące się w dzierżawie P. K. P., i stanowią własność Spółki aż do czasu spłacenia przez Ministerstwo Komunikacji całkowitej należności w postaci 20 półrocznych rat dzierżawnych.

Podając powyższe do wiadomości i załączając jeden egzemplarz umowy, Ministerstwo Komunikacji poleca do wykonania i przestrzegania, co następuje:

1. Wagony dostarczone przez Spółkę na warunkach kredytowych wedle nowej umowy, otrzymują napisy i znaki według obowiązujących przepisów, a nadto, zgodnie z przytoczonym § 10 dla stwierdzenia własności Spółki specjalne tabliczki po jednej z każdej strony wagonu, mniej-więcej pośrodku, wagony towarowe—na ostojnicach, wagony osobowe w dolnej części ścian bocznych, z następującym napisem:

Serja — A 1930/31

Własność
Sp. Akc.

„LILPOP, RAU I LOEWENSTEIN"

w Warszawie

Umowa z dnia 6 grudnia 1929 roku
Nr. 00001.

Serja i rok, jak to zaznaczono w § 2 umowy, będą ulegały zmianie z każdym nowym rokiem budżetowym. W roku bieżącym jest serja A i rok 1930/31, w roku następnym będzie serja B i rok 1931/32 i t. d.

Numer na tabliczce oznacza, poczynając od 1, numer porządkowy jednostki taboru, dostarczonego na warunkach kredytowych.

Poleca się Dyrekcjom zwrócić uwagę na to, żeby wspomniane tabliczki znajdowały się zawsze na właściwych wagonach i w razie ich rozbicia lub zaginięcia były zastępowane identycznemi nowemi tabliczkami, których żądać należy od Sp. Akc. „Lilpop, Rau i Loewenstein".

Gdy, zgodnie z § 8 umowy, dana serja wagonów zostanie całkowicie spłacona i przejdzie na własność P. K. P., Ministerstwo zarządzi każdorazowo usunięcie z tej serji wagonów omawianych tabliczek.

Wagony, stanowiące własność Spółki, powinny być, zgodnie z przytoczonym § 10 umowy, utrzymane kosztem P. K. P. w porządku i stanie używalności jak wagony własne.

2. Wagony, stanowiące zgodnie z umową własność Spółki Akcyjnej „Lilpop, Rau i Loewenstein" mogą być używane do przewozu bez ograniczenia tak w ruchu wewnętrznym jak i międzynarodowym, używanie zaś takich wagonów dla innych celów oraz przeróbki ich, zmiany konstrukcyjne i wydzierżawianie ich osobom i instytucjom postronnym jest wzbronione.

3. Wagony, stanowiące własność Spółki, które uległy skutkiem jakiejkolwiek przyczyny zniszczeniu lub tak silnemu uszkodzeniu, że odbudowa ich nie opłaciłaby się, muszą być zgodnie z § 10 umowy zastąpione innemi identycznemi wagonami; w tym celu o takich wagonach zleca się Dyrekcjom niezwłocznie po wypadku komunikować Ministerstwu z podaniem krótkiego opisu stanu wagonu, numeru kolejowego, serji fabrycznej i roku wskazanych na tabliczce, stwierdzającej własność spółki.

Z takiemi wagonami należy postąpić wedle wskazówek każdorazowo podanych przez Ministerstwo Komunikacji.

4. Naprawy okresowe wagonów osobowych i towarowych, o których mowa t. j. naprawy główne, średnie i rewizje należy wykonywać narówni z wagonami P. K. P. z tem, że o tych wagonach należy co miesiąc przedstawiać do Ministerstwa Komunikacji jednocześnie z miesięcznemi sprawozdaniami o naprawie wagonów wykazy parku osobowego numerycznie, wagonów zaś towarowych tylko ilościowo tak naprawionych w miesiącu sprawozdawczym, jak i pozostających w naprawie na następny miesiąc ze wskazaniem rodzaju napraw.

5. Ministerstwo załącza przy niniejszem numeryczny wykaz wagonów, dostarczonych przez Spółkę na warunkach kredytowych do wydania niniejszego zarządzenia.

Wykazy dalej dostarczanych wagonów na warunkach kredytowych będą podawane do wiadomości Dyrekcji i Centralnego Biura Obrachunkowego w Warszawie co kwartał.

6. Zwraca się uwagę Dyrekcji, że zgodnie z § 9 umowy poręka (gwarancja) za dobroć dostarczonych przez Spółkę wagonów na warunkach kredytowych, co do materjałów i wykonania, rozciąga się na przeciąg jednego roku, a nie na 6 miesięcy, jak było do tej pory. Zgodnie z ustaloną praktyką, Dyrekcje załatwiać będą wszystkie sprawy, wynikające z ty-

tułu gwarancji, bezpośrednio ze Spółką, kierując się przytoczonym § 9 oraz znanemi Dyrekcjom warunkami technicznemi gwarancji na poszczególne części taboru.

Jedynie w razie sporu, należy sprawę przedstawić Ministerstwu do rozstrzygnięcia (Dep. VI/3).

Niniejsze zarządzenie otrzymują wszystkie Dyrekcje Okręgowe, Wydziały VI/1, VI/3 w Ministerstwie, oraz Centralne Biuro Obrachunkowe.

ZAWIADOMIENIA:

(Sprawy szczegółowo - osobowe).

RUCH SŁUŻBOWY W MINISTERSTWIE KOMUNIKACJI.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej postanowieniem z dnia 4 lipca 1930 r. mianował:

Naczelnikami Wydziału Ministerstwa Komunikacji w IV stopniu służbowym urzędników państwowych:

Gieysztora Józefa, Naczelnika Wydziału Min. Kom.,
Dr. Taszyckiego Zygmunta, Naczelnika Wydziału Min. Kom.,
Inż. Gubrynowicza Zdzisława, Naczelnika Wydziału Min. Kom.,
Inż. Hummla Bogumiła, Naczelnika Wydziału Min. Kom.,
Inż. Wasilewskiego Stanisława, Naczelnika Wydziału Min. Kom.

Pan Minister Komunikacji mianował:

Naczelnikami Wydziału M. K. w V stopniu służbowym urzędników państwowych:

Inż. Kaniewskiego Aleksandra, Radcę Ministerjalnego Min. Kom., z powierzeniem mu stanowiska Naczelnika Wydziału Ogólno-Budowlanego w Departamencie Utrzymania i Budowy Ministerstwa Komunikacji.

Radcami Ministerjalnymi M. K. w V stopniu służbowym urzędników państwowych:

Nagórnego Stanisława, Radcę Ministerjalnego M. K.,
Dąbrowskiego Romana, Radcę Ministerjalnego M. K.,
Floręckiego Stefana, Radcę Ministerjalnego M. K.,

Radcami Ministerjalnymi M. K. w VI stopniu służbowym urzędników państwowych:

Mgr. Kaczmarkiewicza Bolesława, Referendarza M. K.,
Mgr. Janowskiego Czesława, Referendarza M. K.,
Inż. Jacobsena Haralda, Referendarza M. K.,
Inż. Bedło-Zwolińskiego Piotra, urzędnika prowizorycznego M. K.,

Naczelnikami Rachuby M. K. w VI stopniu służbowym urzędników państwowych:

Umińskiego Teodora, Referenta M. K.,
Kopydłowskiego Ryszarda, Asesora M. K.,
Lecha Władysława, Asesora M. K.

Referendarzami M. K. w VII stopniu służbowym urzędników państwowych:

Tokarskiego Romana, Asesora M. K.,
Mgr. Kaflińskiego Oktawjana, Referendarza M. K.,
Mgr. Deptułę Stanisława, Referendarza M. K.,
Wiszniewskiego Eugenjusza, Referendarza M. K.,
Mgr. Messinga Włodzimierza, urzędnika prowizorycznego M. K.,
Inż. Jarmużyńskiego Bolesława, urzędnika prowizorycznego M. K.,

Asesorami Ministerstwa Komunikacji w VII stopniu służbowym urzędników państwowych:

Bartoszewicza Tadeusza, Asesora M. K.,
Magnuszewskiego Jana, Asesora M. K.,
Kowalskiego Stanisława, Asesora M. K.

Księgowym Ministerstwa Komunikacji w VII stopniu służbowym urzędników państwowych:

Górskiego Stefana, Kontrolera M. K.

Naczelnikami Kancelarji M. K. w VII stopniu służbowym urzędników państwowych:

Cyzmana Jana, Naczelnika Kancelarji M. K.,
Ozimka Edwarda, Kontrolera M. K.,
Kopczyńskiego Eustachjusza, Asesora P. K. P.

Referendarzami Ministerstwa Komunikacji w VIII stopniu służbowym urzędników państwowych:

Makowskiego Zenona, urzędnika prowizorycznego M. K.,
Krasickiego Witolda, urzędnika prowizorycznego M. K.

Asesorami Ministerstwa Komunikacji w VIII stopniu służbowym urzędników państwowych:

Kotowskiego Józefa, Adjunkta Kanc. M. K.,
Stępniewskiego Zenona, Kontrolera M. K.,
Szlagowskiego Stanisława, Kontrolera M. K.,
Kijkowskiego Gabrjela, urzędnika prowizorycznego M. K.,
Obrębskiego Zygmunta, Asesora P. K. P.,
Gogolewskiego Kazimierza, Asesora P. K. P.,
Urbańskiego Aleksandra, Asesora P. K. P.

Adjunktami Kancelaryjnymi M. K. w VIII stopniu służbowym urzędników państwowych:

Jaśkiewicza Stefana, Adjunkta Kanc. M. K.,
Wiszniewską Helenę, Rejestratora M. K.,
Jaroszyńską Helenę, Rejestratora M. K.,
Hanke Karola, Rejestratora M. K.

Sekretarzami Ministerstwa Komunikacji w IX stopniu służbowym urzędników państwowych:

Grafczyńskiego Wacława, urzędnika prowizorycznego M. K.,
Domańskiego Witolda, Sekretarza M. K.

Kontrolerem Ministerstwa Komunikacji w IX stopniu służbowym urzędników państwowych:

Murawskiego Czesława, Asystenta rachunkowego M. K.

Rejestratorami Ministerstwa Komunikacji w IX stopniu służbowym urzędników państwowych:

Walewską Jadwigę, Rejestratora M. K.,
Donnersberg Jadwigę, urzędnika M. K.,
Wróblewską Helenę, Rejestratora M. K.,
Uszpolewicz Janinę, Rejestratora M. K.,
Stankowicza Aleksandra, Rejestratora M. K.,
Bystrzejewską Leokadję, Rejestratora M. K.

Asystentem Rachunkowym M. K. w X stopniu służbowym urzędników państwowych:

Kwaśniewską Halinę, urzędnika prowizorycznego M. K.,

Rejestratorami Ministerstwa Komunikacji w X stopniu służbowym urzędników państwowych:

Targońską Jadwigę, urzędnika prowizorycznego M. K.,
Kamińską Helenę, urzędnika prowizorycznego M. K.,
Stojowską Zofję, urzędnika prowizorycznego M. K.,
Wilczewską Janinę, urzędnika prowizorycznego M. K.,
Ponińską Annę, urzędnika prowizorycznego M. K.,
Kostarskiego Pawła, Starszego kancelistę P. K. P.,
Rzymską Jadwigę, Kancelistkę P. K. P.

Kancelistą Ministerstwa Komunikacji w XI stopniu służbowym urzędników państwowych:

Stankiewicza Władysława, Kancelistę II klasy P. K. P.

<u>Urzędnikami prowizorycznymi Ministerstwa Komunikacji:</u>

w VI stopniu służbowym urzędników państwowych:

Inż. Ogurka Oskara, urzędnika kontraktowego M. K.,
Inż. Szaniawskiego Włodzimierza, pracownika kontraktowego D. O. K. P. w Warszawie, z równoczesnem przydzieleniem do Wydziału Lotnictwa Cywilnego.

w VIII stopniu służbowym urzędników państwowych:

Mgr. Tymińskiego Stanisława, urzędnika prowizorycznego M. K.,
Mgr. Czempińskiego Jerzego, urzędnika prowizorycznego M. K.,
Mgr. Mikę Zbigniewa, urzędnika kontraktowego M. K.,
Mgr. Szmitkowskiego Tadeusza, urzędnika kontraktowego M. K.

w IX stopniu służbowym urzędników państwowych:

André Antoninę, pracownika Centralnego Biura Statystyki Przewozów P. K. P., z równoczesnem przydzieleniem do Wydziału Sanitarnego M. K.

w X stopniu służbowym urzędników państwowych:

Ćwikłę Piotra, urzędnika prowizorycznego M. K.,
Pogodową Julję, urzędnika kontraktowego M. K.,
Grodecką Walentynę, pracownika kontraktowego Centralnego Biura Statystyki Przewozów P. K. P., z równoczesnem przydzieleniem do Departamentu Handlowo-Taryfowego M. K.,
Czeczott Janinę, pracownika kontraktowego Centralnego Biura Statystyki Przewozów P. K. P., z równoczesnem przydzieleniem do Departamentu Finansowego M. K.

w XI stopniu służbowym urzędników państwowych:

Mayównę Cecylję oraz
Świderską Zofję, pracowników Centralnego Biura Statystyki Przewozów P. K. P., z równoczesnem przydzieleniem do Departamentu Ogólnego M. K.

Pan Minister Komunikacji przeniósł ze względów służbowych do stałej służby w Ministerstwie Komunikacji w dotychczasowym charakterze służbowym i z dotychczasowem uposażeniem:

Polkowskiego Eugenjusza, Asesora D. O. K. P. w Warszawie, do Departamentu Mechanicznego i Zasobów,
Szozdę Teofila, Kancelistę II klasy D. O. K. P. w Warszawie, do Biura Personalnego.

Pan Minister Komunikacji przeniósł do służby w Centralnym Biurze Statystyki Przewozów P. K. P.:

Augustynowicz Henrykę, Rejestratora M. K., w charakterze Starszej Kancelistki P. K. P. z dotychczasowem uposażeniem.

Pan Minister Komunikacji przeniósł w stan spoczynku z dniem 1 lipca 1930 roku:

Paschalisa Franciszka, Starszego Referenta M. K., na własną prośbę, z wyrażeniem uznania za długoletnią, gorliwą pracę w kolejnictwie,
Dmowskiego Kazimierza, Naczelnika Rachuby M. K., z wyrażeniem uznania za długoletnią, gorliwą pracę w kolejnictwie,
Stopczyńską Wandę, Sekretarza M. K. w stanie nieczynnym,
Dmowską Wiktorję, urzędnika IX stopnia służbowego Min. Kom., w stanie nieczynnym.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 1 września 1930 r. Nr. P. 1/20016/30 w sprawie zmiany w liście członków Komisji Dyscyplinarnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie pochodzących z nominacji.

Z powodu przejścia w stan spoczynku inż. Gabryela Wilczewskiego zastępcy Naczelnika Wydziału Drogowego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie, uchylam jego nominację na członka Komisji Dyscyplinarnej wspomnianej Dyrekcji, przeprowadzoną zarządzeniem z 30 listopada 1929 r. Nr. P. 3152/1-G/29 i ogłoszoną w dzienniku urzędowym Ministerstwa Komunikacji Nr. 24 z 30 listopada 1929 r. pod poz. 193 na str. 346.

Jednocześnie w miejsce inż. Wilczewskiego mianuję Członkiem Komisji Dyscyplinarnej wspomnianej Dyrekcji inż. Czesława Edwarda Bogdańskiego Naczelnika Wydziału Drogowego tej Dyrekcji.

Unieważnienia biletów.

Unieważnia się skradziony bezpłatny bilet okresowy bezimienny klasy I, Nr. 520, wydany przez Ministerstwo Komunikacji dla starszego urzędnika Rumuńskich Kolei państwowych na przejazd w obrębie wszystkich Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych z terminem ważności do odwołania.

Unieważnia się z powodu zagubienia bezpłatny bilet okresowy bezimienny kl. I Nr. 279, wydany przez Ministerstwo Komunikacji dla członka Redakcji „Gazeta Polska" na przejazd w obrębie wszystkich Dyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych z terminem ważności do 31 grudnia 1930 r.

Liga Morska i Rzeczna organizuje „Loterję Fantową", której pierwsza emisja będzie zawierać miljon losów w cenie po 2 złote. Wartość przedmiotów przeznaczonych do wygrania wynosi 400.000 zł.

Ministerstwo Komunikacji wyraża nadzieję, że powyższa impreza, z której czysty dochód jest przeznaczony na propagandę spraw o znaczeniu ogólnopaństwowem, znajdzie jaknajdalej idące zrozumienie i poparcie wśród ogółu pracowników kolejowych.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 52686. 4.X.30. 8.500.

WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1929 wynosi zł. 8.— półroczna zł. 4.— kwartalna zł. 2.— Pojedyńczy numer — groszy 50.